

реформи 1872 р., тяжке становище селянства, стан здоров'я сільського населення, пропозиції щодо змін податкової системи, вимоги дострокового кредиту для селян, матеріальне становище робітників на підприємствах; детальні звіти про засідання усіх існуючих у Києві міських, вчених, промислових і благодійних товариств, Відділу Російського Географічного Товариства, реферати його діячів тощо.

Значні зусилля діячів Відділу були направлені на заснування бібліотеки і етнографічно-географічного музею. Зазначимо, що вже у травні 1873 р. у бібліотеці нараховувалося 405 книжок, у музеї – 888 предметів, у 1875 р. – 1000 примірників і 3 тис. предметів відповідно.

Велику допомогу надав Відділ у підготовці проведення у Києві III Всеросійського археологічного з'їзду (серпень 1874 р.), скликаного за ініціативи професорів і викладачів університету Св. Володимира. Переважна більшість його членів брала активну участь у розробці програми з'їзду, складання основних питань для наукових дискусій, а також у проведенні археологічних та етнографічних екскурсій, виставок. На з'їзді діячами Відділу було прочитано десять рефератів. Проведений з'їзд здобув загальносвітового визнання.

Діячі Відділу підтримували тісні стосунки як з численними установами, товариствами, комітетами Росії, України, із слов'янськими товариствами, так і з Португальським, Мадридським, Каїрським Географічними Товариствами. Вони були запрошені на міжнародну виставку у Париж. Зазначені факти свідчать про поступово зростаючу могутність Відділу, який, завдяки наполегливій діяльності його членів, перетворився на важливий науковий осередок.

ДОРОЖНІ КОМУНІКАЦІЇ ТА ЗЕМЛЕРОБСТВО НА ТЕРЕНАХ СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ У XVIII СТ.

Коніва Ю.В.

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут» (м. Харків)*

Сільським господарством у Слобідській Україні розпочали займатися у другій половині XVII ст., коли ці землі освоювало осіле населення. Разом з тим, землі регіону почали облітати дороги, які задовольняли, господарчі та комунікативні потреби слобожан. Крім того, на Слобожанщині продовжували функціонувати шляхи степовиків, але на відміну від минулих століть, вони використовувалися у мирних цілях, передусім, для торгівлі.

В умовах інтенсивного заселення Слобідської України, села були не одноманітними за соціальною структурою населення: «одно село з чумаками, коцарями, селітряними буртами, братствами, шпиталями; друге село урядниками та становими; вже третє село з банками, кооперативами та просвітами». [1, с. 4–7]. Така різноманітність сприяла формуванню та розвитку «нової» системи сполучення, яка слугувала, насамперед, осідлій людині. Але,

тим не менш, головним заняттям слобожан залишалося землеробство [2, с. 129].

У першій половині XVIII ст. хліборобство розвивалося за двома напрямками: поряд з використанням раніше освоєних земель, слобожани обробляли цілину. Розвиток сільського господарства стимулював розгортання доріг місцевого значення. Ці шляхи були орієнтовані на населені пункти, дороги вели до полів або проходили через поля, поза межами поселень. Як свідчать, джерела XVIII ст., а саме карти-плани Генерального межування, польові дороги сходилися до водяних млинів (у той час вони, як правило, слугували мостами).

Незважаючи, на те, що тривалий час, аж до початку XIX ст., утримання доріг залишалося повинністю, яку селяни мусили виконувати в проміжку між польовими роботами, здійснювалися спроби регламентації функціонування дорожніх мереж. Так, у 1734 р. видано наказ, за яким було заборонено власникам земельних наділів розташованих уздовж доріг, розорювати шляхи і тим самим зменшували ширину доріг і ускладнювали рух ними.

Найбільш репрезентативним джерелом дослідження стали карти-плани Генерального межування. Це комплекс документів картографічного характеру (карти та економічні примітки), основним завданням якого було встановлення дійсного стану землеволодіння на 1765 р. в Російській імперії. Територія Східної України підлягала межуванню наприкінці XVIII ст. В інструкціях землемірам зазначено, що здійснення межування потрібно проводити, саме орієнтуючись на шляхи сполучення. Тому, на картах відзняті найбільш добре ті «дачі»¹, які розташовані вздовж доріг, у тому числі і звичайних польових.

За допомогою геоінформаційних технологій, автором створена модель цього регіону, що дозволяє проводити якісний аналіз та показати динаміку розвитку Слобідської України наприкінці XVIII ст., у тому числі шляхів сполучення. Власне, вдалося встановити, що мережа суходільних комунікацій на теренах Слобідської України мала декілька рівнів. Виокремлювалися дороги державного («Столбовые»), губернського («Большие») і повітового («проселочные») значення.

Ці шляхи використовувалися не лише для сільського господарства, але і для торгівлі. А саме, селяни їздили до повітових містечок на щотижневі торжки. За даними харківського історика А.Г. Слюсарського на Слобожанщині у середині XVIII ст. проходило понад 120 річних ярмарок. [6, с. 353]

Для продажу збіжжя селяни використовували шляхи сполучення губернського та загальнодержавного значення. Слобожанни возили також зерно на продаж до Криму та Одеси, де міняли його на сіль, рибу та інші товари. Сільськогосподарська продукція, вироблена в Слобідській Україні, вивозилася також до Росії, Польщі та Німеччини. Для цих потреб використовували «старі» степові шляхи, ще започатковані кочівниками, насамперед, Муравський шлях,

¹ Дача – точно встановлений розмір земельного наділу одного власника в результаті заходів Генерального межування.

Кальміуську та Ізюмську сакми². Крім цього, продовжували функціонувати дороги, започатковані осілим населенням у XVII ст. – Сагайдачний та Ромоданський шляхи. Найбільш активно використовувалася стара мережа комунікацій чумаками. Чумацький промисел процвітав аж до середини XIX ст., тобто до появи залізниць [2, с. 66–77]. Тому, степові дороги втратили свої комунікаційні функції лише у другій половині XIX ст.

Отже, використання «старих» степових шляхів та створення мережі «нових» доріг, об'єктивно сприяли розвитку землеробства на теренах Слобідської України у XVIII ст.

Джерела та література

1. Сумцов М. Ф. Слобожане : іст.-етногр. розвідка / М. Ф. Сумцов. – Х. : Союз, 1918. – 240 с.
2. Багалій Д. І. Історія Слобідської України / Д. І. Багалій. – Х. : Основа, 1993. – 256 с.
3. Слюсарский А. Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII–XVIII вв. / А. Г. Слюсарский. – Х. : Харьк. кн. изд-во, 1964. – 460 с.

АГРОКУЛЬТУРА ЗАПОРОЗЬКОГО КОЗАЦТВА ДОБИ КОШОВОГО ОТАМАНА ПЕТРА КАЛНИШЕВСЬКОГО

Коцур А.П.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка (м. Київ)

Сучасна українська історіографія активно вивчає питання економічного розвитку Запорозької Січі, зокрема, періоду кошового отамана П. Калнишевського. Серед дослідників даної проблеми слід виокремити О. Апанович, В. Голобуцького, Г. Коцур, О. Мірущенко, В. Нечитайла, О. Олійника та ін. [2].

У фундаментальній монографії В. Нечитайла [3] окремий розділ присвячений виникненню господарства фермерського типу в добу козащини. Автор переконливо доводить значимість хутора-зимівника, найефективнішої форми виробництва, як основи економічної структури Запорозької Січі, що відповідав вимогам її демократичного устрою. Саме в часи, коли керманічем Січі був П. Калнишевський (1762, 1765–1775), хутори-зимівники стають справжніми фермами – багатогалузевими або спеціалізованими [3, с. 93]. Завдяки П. Калнишевському утверджувалося нове економічне мислення, формувалася унікальна хліборобська культура. Відбувалося активне заселення Запорозжя, засновувались нові козацькі хутори, зростала їх чисельність, густота розміщення, кількість будинків. Описуючи розвиток тваринництва та рілляництва, автор наводить цілий ряд прикладів з господарської діяльності П. Калнишевського, акцентує увагу на селекційній роботі, попиті на коней, вирощених на заводах кошового.

Сучасні науковці детально аналізують господарський хист

²Сакма з тюрського означає слід звіря, а також слід від колеса, тобто колію. В давньоруській літописній термінології сакми – це шляхи пересування татарських військ, а також головні дороги із Золотої Орди, тобто з степових просторів на Русь. Пізніше сакма означала всяку проторену, випробувану, перевірену дорогу.